

P Ř E H L E D
dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl.m.
Prahy přednesených na 29. zasedání ZHMP
dne 23.6.2005

(podle § 24 odst. 4 Jednacího řádu ZHMP)

(Schváleno v Radě HMP dne 31.5.2005)

Termín vyřízení: 23.7.2005

P Í S E M N Ě

Pavel A m b r o ž
k INT. - č. 29/1

k památkovým a historickým stavbám mimo památkovou rezervaci.

Předáno k vyřízení řediteli OKP Mgr.
Kněžínkovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

RNDr. Miroslav P r o k e š
k INT. - č. 29/2

k navýšení prostředků na odměny pedagogickým pracovníkům školství HMP.

Předáno k vyřízení radnímu Štrofovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 14. července 2005

Vážený pane doktore,

dovolte mi, abych Vám poděkoval za pozornost a snahu při prosazování řešení platových problémů oblasti školství hl.m. Prahy - konkrétně průměrných platů pedagogických pracovníků škol a školských zařízení hl.m.Prahy.

Odbor školství MHMP již od roku 2003 předkládá Radě HMP a Zastupitelstvu HMP přehledy o situaci v platové oblasti pedagogických pracovníků ve školství HMP.

Rada hl.m.Prahy řešila tuto situaci svým usnesením č. 1641 dne 1.10.2004 tak, že navýšila platovou oblast pedagogických pracovníků ve školách a školských zařízeních, zřizovaných hl.m.Prahou o jednorázovou mimořádnou odměnu, vyplacenou z prostředků hl.m.Prahy s cílem motivovat pedagogické pracovníky škol a školských zařízení k práci se žáky a studenty.

Mám v úmyslu i v roce 2005 navrhnout Radě HMP podporu platové oblasti pedagogických pracovníků ve školách a školských zařízeních, zřizovaných hl.m. Prahou. Tento návrh bude samozřejmě vycházet z reálných finančních možností letošního rozpočtu

HMP a z čerpání rezervy tohoto rozpočtu, v případě, že bude rozdělena také do kapitoly 04 - Školství, mládež a samospráva.

Rovněž pro rok 2006 se budu zabývat problematikou podpory platové oblasti pedagogických pracovníků ve školách a školských zařízení, zřizovaných hl.m. Prahou a to na základě disponibilních zdrojů rozpočtu na rok 2006, který se bude projednávat v následujících měsících, a na základě možností města při stávající dluhové službě a prioritách.

Jan Š t r o f v.r.
radní hl.m. Prahy

Vážený pan
RNDr. Miroslav Prokeš
člen ZHMP
--- ZDE ---

Ú S T N Í

Markéta R e e d o v á

k INT. - č. 29/3

k dopravnímu označení kulturních a turistických cílů.

Předáno k vyřízení řed.DOP MHMP
Ing.Heroudkovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

RED-OVO MHMP 29/3
V Praze dne 20.07.2005

Vážená paní zastupitelko,

k Vaší interpelaci ohledně rozsahu osazení dopravního značení IS 24 při komunikacích v Praze k označení kulturních nebo turistických cílů Vám sděluji, že jednotlivé žádosti na osazení tohoto dopravního značení jsou v současnosti individuálně posuzovány s ohledem na přijaté zásady pro osazování dopravního značení IS 24.

Tyto zásady upravují rozsah osazení dopravního značení jak z hlediska počtu kusů tak i z hlediska vzdálenosti, ze které je navádění realizováno tak, aby označovalo nejvhodnější příjezd ke kulturním a turistickým cílům pro větší informovanost cestující veřejnosti. Zároveň je nutné přihlídnout ke skutečnosti, aby Praha nebyla přeplněna dopravním značkami, které by se z hlediska osazeného množství staly pro cestující špatně registrovatelné a naopak by nadměrně a negativně odpoutávaly pozornost řidičů od provozu. Proto je většina cílů obecně značena od nejbližší křižovatky přístupových komunikací k určenému cíli s komunikací I. třídy, případně od sjezdu k tomuto cíli z komunikace I. třídy.

Jsou ovšem zejména z hlediska počtu návštěvníků cíle většího rozsahu, pro které je výjimečně značení realizováno ve větším rozsahu, případně již od příjezdu do Prahy. Pro vysvětlení uvádím, že značení k Sazka Aréně bylo realizováno již před hokejovým šampionátem v Praze pro usnadnění přístupu tuzemských i zahraničních návštěvníků šampionátu. Do této kategorie významných cílů patří i Toyota aréna s kapacitou cca 20.000 diváků. Pro další doplnění uvádím, že na Letné se mimo pořádání kulturních akcí hrají

foťbalová utkání nejen Spatry, ale i zápasy národního týmu. V sezóně 2004 - 2005 činila celková návštěva asi 216.000 diváků.

Z průzkumů, které má odbor dopravy k dispozici je patrné, že například Letecké muzeum Kbely navštíví v den pracovního volna cca 180 lidí v době od 10 do 18 hodin, respektive na parkoviště u muzea přijede za tento časový úsek 52 automobilů.

Pro takto malé množství návštěvníků je potom navádění v širším rozsahu s ohledem na výše uvedené kontraproduktivní.

Věřím, že Vás moje odpověď uspokojila a je i dostatečně vyčerpávající.

Ing. Jan Heroudek v.r.

Ředitel odboru dopravy

Vážená paní
Markéta Reedová
Spojařů 1252
150 00 Praha 5

JUDr. Vítězslav Jaroš

k INT. - č. 29/4

k článku Jarmily Johnové z hnutí Pražské matky uveřejněném v deníku Mladá Fronta Dnes, týkajícího se hospodaření s veřejnými prostředky a k reakci zastupujícího ředitele DP hl.m. Prahy, a.s. Ing. Tomáše Jílka.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.

Mgr. Olga Sedláčková, M.B.A.

k INT. - č. 29/5

k žádosti o financování projektu čističky odpadních vod a k výsledku prezentace v Bruselu.

Na její vystoupení odpověděl primátor hl.m. Prahy.

Ing. Viktor Pázel

k INT. - č. 29/6

k vedení silničního okruhu Ruzyň – Suchdol, ke stavu přípravy stavby, k předpokládanému rozpočtu stavby, k podmínkám pro přidělení dotace z EU.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.
Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 13.7.2005
Č.j.: SE9 –156/05
INT. 29/6

Vážený kolego,

k Vaší interpelaci týkající se problematiky severozápadního segmentu Pražského okruhu a především pak k položeným otázkám sděluji následující:
Investiční příprava příslušných staveb severozápadního segmentu Pražského okruhu tj. Ruzyně- Suchdol a Suchdol- Březiněves probíhá bez přerušení a to pro trasu J, která respektuje platný Územní plán sídelního útvaru hl.m. Prahy a je přípustná k realizaci při splnění podmínek EIA (vliv stavby na životní prostředí).

Investiční náklady na realizaci severozápadního segmentu Pražského okruhu jsou v současné době, dle mně dostupných informací investora staveb Pražského okruhu, kterým je stát, zastoupený organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR, 22 mld. Kč. Tyto náklady byly stanoveny na základě zpracované dokumentace pro územní řízení, v těchto nákladech jsou obsaženy i náklady na realizaci přivaděče Rybářka. Obecně lze konstatovat, že oddalování realizace staveb způsobuje zvýšení jejich investičních nákladů, především z důvodu stoupajících cen stavebních prací..

Financování staveb Pražského okruhu je zajištěno prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, a to jak pro letošní rok tak i pro léta následující.

K Vámi citované expertize Ing. Milíka Tichého nutno podotknout, že její zpracování zadala MČ Praha- Suchdol. Závěrem této studie je návrh úpravy příčného uspořádání budoucího tunelového objektu na Pražském okruhu v Praze- Suchdole na 4 jízdní pruhy v každém směru, odůvodňovaný údajnými bezpečnostními normami Evropské unie. Navýšení investičních nákladů v důsledku této úpravy na 40 mld. Kč je naprosto zavádějící, neboť přidání jednoho jízdního pruhu v každém směru v tunelovém objektu na komunikaci, která bude součástí nadřazeného komunikačního systému hl.m. Prahy se nemůže projevit zvýšením investičních nákladů celé stavby na téměř dvojnásobek. V daném případě se bude jednat o tunel hloubený, nikoliv ražený, jehož náklady lze odborně odhadnout na 3 mld. Kč, přičemž přidání jízdního pruhu může ovlivnit náklady maximálně v objemu desítek procent z této sumy, tedy v řádu stovek milionů Kč.

K Vámi zmiňované expertize proveditelnosti obou variant sděluji, že se jedná pravděpodobně o v současné době zpracovávanou srovnávací studii variant severozápadního segmentu Pražského okruhu, jejímž zadavatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR a zpracovatelem Babcie, s.r.o.

V případě Vašeho zájmu o další podrobnější informace Vám doporučuji obrátit se přímo na investora předmětných staveb, tj. Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha.

S pozdravem,

Radovan Š t e i n e r v.r.
radní hl.m. Prahy

Ing. Viktor Pázler
Pod vrcholem 10/2342
130 00 Praha 3 - Žižkov

MUDr. Michael H v í ž d' a l a
k INT. - č. 29/7

k popřání hezkých prázdnin a dovolených.

Vzato na vědomí.

RNDr. Jiří W i t z a n y, Ph.D.

k INT. - č. 29/8

k neplnění úkolů z usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 23/01 ze dne 16.12.2004, týkajících se rozpočtu., ke stanovení náhradních termínů těchto nesplněných úkolů.

Na jeho vystoupení odpověděl nám. Hulinský.

k INT. - č. 29/9

k současnému stanovení jednotlivých spojů městských autobusových linek, jejich jízdních řádů, intervalů a tras, k efektivnímu využívání prostředků MHD v Praze.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.
Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 12.7.2005
Č.j.: SE9 - 157/05
INT. 29/9

Vážený kolego,

k Vaší interpelaci ze dne 23.6.2005 ve věci podnětu pana Počty k racionalizaci provozu linek městské hromadné dopravy Vám zasílám následující stanovisko:

Neustálý růst individuální automobilové dopravy způsobuje plošné přetížení dopravní sítě s negativním dopadem nejen na dobu, kterou cestující stráví v dopravních prostředcích, ale i na životní prostředí a bezpečnost obyvatel města. Proto je základním cílem organizace městské hromadné dopravy vytvořit a optimalizovat systém MHD tak, aby byla zajištěna dostatečná konkurenceschopnost tohoto systému vůči individuální automobilové dopravě. Od roku 2001 do současnosti došlo k nárůstu výkonů o cca 7 mil. km, tj. o cca 4,6% a zároveň k téměř 15% nárůstu přepravených osob. Zvýšení výkonů bylo vyvoláno především investičními akcemi, jako zprovoznění tramvajové trati Hlubočepy - Sídliště Barrandov a prodloužení linky C metra do stanice Ládví. Vzhledem k tomu, že náklady na provoz linek MHD jsou vázány na ekonomické možnosti města, se intervaly všech linek (metro, tramvaje, autobusy) stanovují podle počtu cestujících v maximální hodině ve vozidlech a v daném úseku na trase linky. Tyto hodnoty musí být v souladu se standardy kvality dopravy, schválenými usnesením Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 819 ze dne 8.8.1995. Pro zjištění skutečných hodnot počtu cestujících na linkách PID jsou prováděny komplexní a ověřovací průzkumy. Komplexní přepravní průzkumy se opakují v každé lokalitě pravidelně cca ve dvouletém až tříletém cyklu s tím, že v tomto mezidobí jsou prováděny ověřovací přepravní průzkumy v uzlových bodech. Výrazným činitelem při vyhodnocení resp. tvorbě linkového vedení je vyjádření samosprávy 57 městských částí, které ovlivňují konečné dopravní řešení. K jednotlivým návrhům pana Počty Vám sděluji:

1) Metro

Klíčovou funkci představuje kapacitní páteřní síť linek metra, která zajistí rychlé spojení z okrajových částí a od vzdálenějších autobusových terminálů do centra města. Současná situace na lince metra B, na které je zaveden pásmový provoz, prokázala velice nerovnoměrné vytížení jednotlivých spojů v centrální části trasy (v centru dochází k přetížení dlouhých spojů, které obsluhují koncové úseky). Vzhledem k tomu, že do koncových úseků nezajíždí každý třetí spoj, dochází k nepravidelnosti intervalu v těchto úsecích. Tyto skutečnosti

dokazují nevhodnost pásmového provozu. Pásmový provoz byl vyvolán nedostatečným počtem vozů metra v roce 1998 po prodloužení linky B do stanice Černý Most. Tento stav je předmětem velkého počtu stížností cestujících, kteří denně využívají služeb MHD. Rozdíl využití ostatních linek metra v koncových a centrálních úsecích není tak výrazný, aby bylo možné na těchto linkách doporučit rovnoměrný pásmový provoz.

2) Elektrické dráhy

V současné době probíhá vyhodnocení komplexního přepravního průzkumu tramvají z jara tohoto roku. Cílem vyhodnocení tohoto průzkumu je především optimalizace nasazení dopravních výkonů a nabízené přepravní kapacity v jednotlivých částech tramvajové sítě, aby nedocházelo k neefektivnímu vynakládání finančních prostředků. V rámci tohoto vyhodnocení se posuzuje možnost omezení provozu v severní části města v důsledku prodloužení linky C metra do stanice Ládví, současně však i řešení některých přetížených úseků v síti tramvají. Při tvorbě linkového vedení tramvají je snahou nezvyšovat počet linek, neboť tím dochází k rozměňování linkového vedení a prodlužování intervalů a tím i k horší orientaci cestujících. Podle zkušeností se preferuje spíše nižší počet linek s vyšším počtem spojů a s variabilní možností přestupu na jiný druh dopravy s využitím přestupního tarifu. Zároveň je nutno konstatovat, že linkové vedení nelze podříditi lokálním potřebám, neboť většina linek slouží k zajištění širších přepravních vztahů v rámci celé sítě. V tramvajové síti platí od roku 1998 jednotný interval na všech tramvajových linkách. Důvodem tohoto opatření je snaha o maximálně možné proložení jízdních řádů jednotlivých linek v souběžných úsecích. Návrh na rozdělení linky č. 11 není přesně specifikován délkou intervalu nově navrhovaných linek, ale v případě jednotného intervalu by podle předloženého návrhu došlo k nárůstu finančních nákladů (viz úseky Náměstí Míru - Čechovo náměstí, resp. Náměstí Míru - Flora přes Vinohradskou vodárnu.) Pokud by linky měly dlouhý interval, docházelo by ke zbytečnému neefektivnímu sjíždění spojů těchto linek. Zároveň doplňují, že v tomto řešení dochází k neadekvátnímu posílení souběhu s metrem.

3) Autobusy

K problematice linek PID provozovaných v oblasti Ruzyně a Sídliště Na Dědině Vám sděluji, že na základě vyhodnocení přepravních průzkumů z jara tohoto roku bude od 1.9.2005 prodloužen interval linky PID č. 108. V období ranní špičky a v dopoledním období budou spoje této linky proloženy se spoji linky PID č. 225. Realizovaná úspora bude využita na posílení linky PID č. 119. Navrhované omezení linky PID č. 218 v ulici U Prioru však neodpovídá zjištěné frekvenci cestujících ve sledovaných zastávkách. Předmětem řešení je rovněž situace na lince PID č. 131. V rámci požadavku na zajištění obsluhy sídliště Baba připravuje ROPID ve spolupráci s Úřadem městské části Praha 6 rozdělení této linky a ukončení části spojů od Hradčanské na sídlišti Baba. Realizace opatření je však podmíněna výstavbou zastávky „U Matěje“ v Matějské ulici a dále výstavbou nutného sociálního zázemí pro řidiče v oblasti konečné zastávky „Sídliště Baba“. Obě uvedené stavby jsou v současné době předmětem jednání.

V případě zájmu pana Jindřicha Počty o detailní projednání jeho návrhů jej prosím informujte o možnosti osobního jednání s ing. Prokelem, ředitelem organizace ROPID. Přesto jsem toho názoru, že návrhy p.Počty jsou převážně subjektivní a výrazně motivované nikoli potřebami PID, ale osobním náhledem navrhovatele z hlediska jeho komfortu.

S pozdravem,

Radovan Šteiner v.r.
radní hl.m. Prahy

Pan
RNDr. Jiří Witzany,PhD.
Zengrova 24
160 00 Praha 6

k INT. - č. 29/10

ke smlouvě s firmou JC Decaux, týkající se výstavby a počtu přístřešků na zastávkách MHD.

Na jeho vystoupení reagoval radní Klega.
Předáno k vyřízení radnímu Klegovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

Na interpelaci odpověděl radní Klega nebyla předána v digitální podobě.

RNDr. Miroslav Prokeš

k INT. - č. 29/11

- ke zdražení jízdného MHD dětem, k zavedení tzv. junior pasu,
- k připojení se Rady HMP ke „Dni mobility aut“,
- k překážkám pohybu občanů na území Prahy 1 a 2, postavením prodejních stánků, zejména u výstupů z metra, v ul. Washingtonově a Opletalově atd.

Na jeho vystoupení reagoval radní Šteiner.
Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 13.7.2005
Č.j.:SE9-158/05
INT. Č. 29/11

Vážený kolego,

podle výměru ministerstva financí, kterým se vydává seznam regulovaných cen, se za nejvýše polovinu časové jízdenky přepravují na území města Prahy děti od 6 do 15 let, žáci základních a středních škol zřízených podle zák. 29/1984 Sb. Starší 15 let a studenti vysokých škol zřízených podle zákona č. 111/98 Sb., do věku 26 let, tedy podle výměru činí sleva minimálně 50%.

Hl.m. Praha poskytuje nad tento rámec u měsíčního i čtvrtletního jízdného pro děti 6-15 let slevu ve výši 75%, tedy o 25% než je předepsáno ministerstvem financí. U jednotlivého jízdného nad rámec poskytuje hl. m. Praha slevu ve stejné výši jak důchodcům, tak dětem ve věku od 6 do 15 let.

Úroveň poskytovaných slev tedy nejvýrazněji zvýhodňuje právě děti i studenty a proto nevidím sebemenší důvod k zavedení Vámi zmiňovaných „junior pasů“.

Využití části ploch podchodů ke komerčním účelům je prováděno v souladu se všemi předpisy a zákonnými normami, aby nedocházelo ke zhoršení přístupu ke vstupům do stanic metra, ani k ohrožení bezpečnosti provozu z hlediska požárního nebo hygienického. V době, kdy byly tyto stavby realizovány, nebylo třeba úzkostlivě šetřit nesmírně cennými plochami v centru města, takže většina jich je z dnešního pohledu předimenzována. Pronájem předimenzovaných ploch subjektům, které investují do jejich rekonstrukce a údržby a podílejí se na úhradě provozních nákladů je za dané situace nejefektivnějším řešením.

Drtivá většina cestující veřejnosti však vítá jak oživení dříve pustých ploch, tak možnost rychlého občerstvení a nákupu. Pokud by někde skutečně došlo ke zhoršení orientace, je náprava umístěním dodatečných informačních prvků možná ve velice krátkém čase a je pouze věcí diskuze mezi veřejností a provozovatelem. Zvýšení kriminality je jevem obecným a nelze ji přisuzovat skutečnosti, že v podchodech byly umístěny provozovny jiných firem. Naopak, lze očekávat, že bezpečněji se budou lidé cítit tam, kde je provoz rušnější, nežli v poloprázdných, nedostatečně osvětlených zákoutích, jimiž zejména na okrajích města ještě musí cestující často procházet.

K Vašemu upozornění na průchodnost cesty do Washingtonovy ulice je, zejména pro imobilní osoby a osoby s dětskými kočárky, vhodné použít chodník vedený k magistrále. Jedná se sice o delší cestu, navazuje však na bezbarierové přechody pro chodce /např. na křižovatce ulic Politických vězňů a Washingtonovy/.

K Vaší otázce, týkající se hlídaného parkoviště na východní straně Karlova náměstí mezi Ječnou ulicí a ulicí U nemocnice, uvádím, že tato problematika je v kompetenci odboru dopravy Úřadu městské části Prahy 2.

Na parkoviště Karlovo náměstí mezi ulicemi Ječná a poliklinikou je uzavřena řádná nájemní smlouva. Nedílnou součástí této nájemní smlouvy je i plánec, na základě kterého bylo vydáno „Stanovení dopravního značení“. Postihování nedodržování dopravního značení je v kompetenci příslušných dopravních orgánů.

Provozovatel byl na nedostatek upozorněn dopisem, se žádostí o dodržování „Stanovení dopravního značení“.

Na toto parkoviště bude ze strany TSK hl. m. Prahy zaměřena kontrolní činnost a v případě porušování nájemní smlouvy budou přijata sankční opatření.

S pozdravem,

Radovan Šteiner v.r.
radní hl.m. Prahy

RNDr. Miroslav Prokeš
Pod Pekařkou 35
140 00 Praha 4

Ing. Josef Mach
k INT. - č. 29/12

k výstavbě trasy IV.C2 metra – prodloužení do Letňan.

Předáno k vyřízení radnímu Šteinerovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 13.7.2005

Č.j. : SE9-159/05

Vážený kolego,

na 29. zasedání ZHMP dne 23.6.2005 jste při své interpelaci požadoval písemnou odpověď na otázky týkající se odvozu vytěžené zeminy při stavbě metra IV.C2. K jednotlivým Vaším otázkám uvádím stanovisko Dopravního podniku hl.m. Prahy :

1. Byl součástí výběrového řízení na dodavatele stavby také výběr místa skládky vytěženého materiálu u Čelákovic?

Součástí nabídky zhotovitele v rámci výběrového řízení byl i výběr skládek v nejbližším okolí trasy metra. Bylo uvažováno s odvozem zeminy do maximální vzdálenosti 20 km. Jsou využívány skládky Předboj, Veleň, Brázdim, Lázně Toušeň a Čelákovice. Odtěžená zemina, která se odváží, je roztríděna podle toho, zda je nebo není použitelná na zásypy. Na zpětné zásypy je u stanice Letňany deponováno cca 250 000 m³ zásypového materiálu a 60 000 m³ ornice. Tato deponovaná množství obou komodit odpovídají požadavkům pro jejich zpětné použití na trase IV.C2.

2. Proč není vytěžený materiál použit na budování protipovodňových valů?

Materiál použitelný pro zpětný zásyp byl tříděn (z hlediska použitelnosti – zejména možnosti hutnění) a uskladněn na skládce v Letňanech (viz 1.). Převážné množství zbylého vytěženého a odváženého materiálu na skládky není vhodné pro zásypy a ochranné protipovodňové valy z hlediska jeho použitelnosti.

Protipovodňové valy se nyní realizují v oblasti Rohanského ostrova, kde je několik desítek tisíc m³ zeminy vhodné pro protipovodňové valy. Zmíněná zemina bude na tyto valy použita a zbývající část bude odvezena rovněž na skládky.

3. Jakým způsobem hl. m. Praha kontroluje věcnost prováděných prací ve vazbě na postupně uvolňované finanční zdroje?

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. jako investor výstavby metra v hlavním městě Praze zajišťuje technický dozor investora na stavbě a tím i kontrolu skutečně provedených prací, tj. rozsahu a množství. Rozsah těchto prací je řízen dle harmonogramu, který odpovídá i postupnému uvolňování finančních zdrojů.

Na základě takto provedené kontroly skutečně provedených prací jsou následně uvolněny odpovídající finanční prostředky (k provedenému rozsahu prací je přiřazena jednotková cena z výběrového řízení).

S pozdravem,

Radovan Š t e i n e r v.r.
radní hl.m. Prahy

Vážený pan
Ing. Josef Mach
Českolipská 383/21
190 00 Praha 9 – Střížkov

MUDr. Marián Hošek
k INT. - č. 29/13

k zápachu vycházejícímu z Ústřední čistíčky odpadních vod v Bubenči.

Na jeho vystoupení reagoval primátor hl.m.
Prahy.
Předáno k vyřízení radnímu Gregarovi.
Bude odpovězeno písemně.

Odpověď:

V Praze dne 8.8.2005
Č.j. SEG-62/05

Vážený pane,

omlouvám se za opožděnou odpověď na Vaši interpelaci podanou na 29.zasedání Zastupitelstva hl.m.Prahy dne 23.6.2005 ve věci zápachu z ÚČOV.

Nutno konstatovat, že na ÚČOV Praha je několik objektů, které produkují zápach trvale. Jedná se především o nezakryté manipulační nádrže na vyhnílý kal a dále o otevřené hladiny odpadní vody na několika místech, o skladovací místa produktů z čistící linky a o nakládání kalu do dopravních prostředků.

Po povodni v roce 2002 byl eliminován zápach z úniku bioplynu jeho spalováním v nově instalovaných pochodních, dimenzovaných na výhledovou produkci bioplynu a zajištění likvidace bioplynu v případě havárie. V letech 2003-2005 proběhla výstavba další kogenerační jednotky, čímž došlo k posílení kapacity spotřebičů pro ekonomické využití produkce bioplynu a snížení rizika jeho odpouštění do ovzduší v případě jeho vyšší produkce. Tyto akce proběhly v souladu s dohodami se zástupci městské části Prahy 6.

V současné době je připravována rekonstrukce manipulačních nádrží, které jsou provozovatelem označovány jako hlavní zdroj zápachu. Rekonstrukce probíhá v souladu s koncepcí řešení nové čistírenské kapacity, která předpokládá maximální využití stávajících technologických objektů kalového hospodářství a spočívá v zastřešení manipulačních nádrží, které umožní odtah a filtraci odcházejícího vzduchu. PVS a.s. zadala posouzení stavebního stavu těchto nádrží, který podmiňuje realizaci tohoto opatření. Protože toto posouzení ukázalo na možné poškození nosné střešní konstrukce, zadala PVS a.s. podrobné statické posouzení, jehož výsledek bude k dispozici do konce července letošního roku. Pokud toto posouzení prokáže nezbytnost výměny stropní konstrukce, bude do konce října 2005 zpracována projektová dokumentace, rekonstrukce by mohla začít v prosinci letošního roku a být dokončena v květnu 2006. Pokud poškození nebude vyžadovat výměnu stropní konstrukce, mělo by být zařízení k odtahu a filtraci vzduchu instalováno do konce února 2006. Veškerá příprava v současné době probíhá s cílem minimalizovat dobu přípravy v rámci termínů daných stavebním zákonem a zákonem o výběru veřejných zakázek.

Posledním přínosem ke snížení zápachu je doprava kalu na skládku v uzavřených kontejnerech. Rozhodující obrat v situaci nastane až po investicích do zakrytí zápachajících objektů.

Jsem si plně vědom stávajícího stavu z hlediska dopadu na životní prostředí dané lokality, ale považuji za nezbytné nápravná opatření realizovat na základě důkladného technicko ekonomického zhodnocení připravované akce a v koordinaci s připravovanou přestavbou a rekonstrukcí ÚČOV Praha, která má být dokončena do konce roku 2010 a přinese kromě požadovaného zvýšení čistící kapacity i systémové řešení současných problémů se zápachem zakrytím a čištěním vzduchu ze stávajících i nových technologických objektů.

S pozdravem

Radní Miloš Gregar v.r.
Radní hl.m. Prahy

Vážený pan
MUDr. Marián Hošek
člen ZHMP
Českomalínská 47/423
160 00 Praha 6
